Comisión de
Defensa Nacional
Carpeta Nº 2520 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1387 de 2017

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Avión multipropósito

**Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 12 de diciembre de 2017**

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Carlos Rodríguez Gálvez.
MIEMBRO:	Señor Representante Gonzalo Novales.
ASISTEN:	Señores Representantes Pablo D. Abdala, Darcy de los Santos y Edmundo Roselli.
INVITADOS:	Por el Ministerio de Defensa Nacional señores, doctor Jorge Menéndez, Ministro; Daniel Montiel, Subsecretario; Alfredo Maeso y Josefina Nogueira, asesores; Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, General del Aire, Alberto M. Zanelli; Brigadier (Av) José Visconti y doctora Rosana Batagliese, asesora.
SECRETARIA:	Señora Beatriz Méndez.
PROSECRETARIA:	Señora Sandra Pelayo.

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Rodríguez Gálvez). Habiendo número, está abierta la reunión.

Se da cuenta de los asuntos entrados:

Se lee:

1) JURISDICCIÓN DE LA ARMADA NACIONAL EN LAS AGUAS DEL RÍO NEGRO, INCLUYENDO SUS ISLAS. Ampliación. (C/2665/17. Rep. 863).

2) PIROTECNIA. Se regula su uso. (C/2688/17. Rep. 878).

3) Informe del Observatorio Sudamericano de Defensa y Fuerzas Armadas.

País Nº Período

Brasil 40 04/11/17 10/11/17

41 11/11/17 17/11/17

42 18/11/17 24/11/17

43 25/11/17 01/12/17

Uruguay 33 04/11/17 10/11/17

34 11/11/17 17/11/17

35 18/11/17 01/12/17

Colombia 24 06/11/17 12/11/17

25 13/11/17 19/11/17

———Hay acuerdo para dejar el primer punto del orden del día para la próxima sesión.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día, que es recibir al ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, cursada por el señor diputado Pablo Abdala, en octubre de este año, por la intervención del Tribunal de Cuentas en la compra del avión llamado multipropósito.

La Comisión de Defensa Nacional tiene mucho gusto en recibir al señor ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, quien viene acompañado por el subsecretario, señor Daniel Montiel; por la doctora Josefina Nogueira, la doctora Rosana Batagliese y el doctor Alfredo Maeso, asesores; por el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, general del aire Alberto Zanelli, y por el brigadier aviador José Visconti.

Quiero agradecer al señor diputado Pablo Abdala por la paciencia que ha tenido para esperar algunos meses a que se concretara la reunión, y al señor ministro por su paciencia y disposición que siempre ha tenido , ya que en los últimos días cambiamos varias veces la hora de la reunión por la cargada agenda que tiene la Cámara.

SEÑOR ABDALA (Pablo). Agradezco a la Comisión y a su presidente por haber facilitado esta instancia y, por supuesto, a mi compañero, Gonzalo Novales, que es quien representa a mi partido en esta Comisión, que yo no integro. Por supuesto, también agradezco al señor ministro, cuyo temperamento no nos ha sorprendido, ya que lo ha caracterizado desde que ocupa la titularidad del Ministerio de Defensa Nacional: siempre ha tenido muy buena voluntad con el Parlamento supongo que, entre otras cosas, porque integró este Cuerpo en cuanto a ser solícito a los requerimientos de información de los distintos señores legisladores. De hecho, ha comparecido todas las veces que se lo ha convocado.

Sin mayores ambages voy a ir directamente al motivo de esta convocatoria. En la nota que hicimos llegar al ámbito de esta Comisión de la Cámara de Representantes planteamos el problema vinculado con la compra del llamado avión presidencial o avión multipropósito, que fue tema de debate en el pasado no lejano. Fue un tema polémico. Como todos sabemos, los partidos de la oposición tuvimos diferencias con el Poder Ejecutivo probablemente hoy tampoco nos pongamos de acuerdo , ya no tanto en cuanto a la justificación de adquirir una aeronave con este propósito o propósito múltiple, según sea el caso ese fue el debate inicial , sino en cuanto a que dio lugar a un debate más complejo, vinculado con aspectos menos subjetivos y bastante más objetivos, que tienen que ver con los procedimientos, con el proceso administrativo que se llevó adelante, con las distintas etapas que se cumplieron a los efectos de la incorporación de este bien al patrimonio público.

Esto se debatió ampliamente en la Comisión Permanente a fines de febrero de este año, en función de una interpelación que llevó a cabo el señor senador Pedro Bordaberry donde, con mucha franqueza y frontalidad, intercambiamos conceptos con el señor ministro, siempre en un ámbito de respeto, que mantendremos en el día de hoy.

Está claro que cuestionamos lo que a nuestro juicio fue, desde el inicio, una suerte de predeterminación casi obstinada del Poder Ejecutivo, de la Presidencia de la República en particular y me hago cargo de lo que estoy diciendo , a los efectos de adquirir no un avión, sino este avión y a este proveedor. Las distintas etapas que se sucedieron, a nuestro juicio arrojan esa conclusión: el primer intento por adquirir esta aeronave en forma directa aspecto que fue observado por el Tribunal de Cuentas , la licitación que posteriormente se llevó adelante y cuyos pliegos por lo menos nosotros dedujimos eso conducían inexorablemente a un solo resultado, que era que la aeronave que se fuera a adquirir fuera esta y a este proveedor, y algunos otros coletazos que tuvo todo esto, como la intervención de la señora fiscal de Gobierno. Reitero: hoy no quiero centrar el motivo de esta convocatoria en esos antecedentes; solo los menciono porque son parte del tema que estamos analizando.

Lo que ahora disparó este llamado es la intervención del Tribunal de Cuentas, con fecha relativamente reciente, en el mes de octubre. Los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas tengo en mi poder los informes constataron una serie de circunstancias que nos preocuparon mucho. Esto es a juicio de los servicios jurídicos; no así institucionalmente del Tribunal de Cuentas, que por una mayoría muy ajustada, de cuatro a tres, como ha ocurrido en los antecedentes que antes mencionaba, decidió no observar el gasto. Por lo visto, esto también fue polémico en el ámbito del Tribunal de Cuentas, que en este caso resolvió no observar el gasto cuando el Poder Ejecutivo dispuso el pago de la primera orden de compra por el 65% del valor de la aeronave. Esto no quita que nosotros asignemos a los informes de jurídica del Tribunal de Cuentas el valor que creemos les corresponde; a nuestro juicio lo tienen.

De esos informes surgen una serie de incumplimientos de parte del vendedor. Un primer incumplimiento tiene que ver con la constitución de la garantía de fiel cumplimiento del contrato fuera del plazo previsto. Esa garantía debió haberse constituido el 23 de mayo, en función de lo establecido en los pliegos, cinco días después de la notificación de la resolución de la adjudicación. Sin embargo, no se cumplió con ese plazo y la Fuerza Aérea debió recordar al vendedor que debía reparar esa omisión, cosa que se terminó resolviendo el día 5 de junio. Este puede ser un aspecto de menor cuantía, pero lo señalo como un antecedente.

Otro incumplimiento que constatan los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas tiene que ver con el llamado vuelo de comprobación funcional. De acuerdo con los pliegos, debió haberse cumplido con ese vuelo el 1º de junio, cinco días después de que la resolución de adjudicación quedara firme. De acuerdo con los pliegos que se supone son los que rigieron las condiciones del llamado y determinaron las cláusulas del contrato que se suscribió , el vuelo de comprobación funcional debía hacerse antes de la firma del contrato y de la realización del pago correspondiente. Nada de eso ocurrió. Hubo sucesivas prórrogas para la realización del vuelo de comprobación funcional y los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas entendieron que inicialmente las prórrogas estuvieron justificadas por razones vinculadas con el mantenimiento del avión, por más que no todas ellas fueron aprobadas por la Administración, lo que es bastante llamativo.

Lo que a mi juicio no parece entenderse muy bien o justificarse es que, independientemente de que fuera necesario prorrogar este evento en función de razones que pudieran invocarse objetivamente, la orden de compra se librara con anterioridad a la realización del vuelo de comprobación funcional. Esto es lo que señalan también los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas. La orden de compra se libró el 5 de junio, es

decir, en el mismo momento en que se terminaba de resolver la adjudicación, y a los pocos días de la compra de la aeronave a la empresa que la vendió. El avión recién estuvo disponible el 18 de agosto y el vuelo de comprobación funcional se realizó el 21 de agosto, es decir, más de dos meses después de que se librara la primera orden de compra.

El tercer aspecto que me parece medular, de los tres incumplimientos sobresalientes y que más llamaron la atención de los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas y por lo menos de los tres ministros que votaron por observar el gasto, de acuerdo con lo que recomendaron los propios servicios, es que de esa comprobación técnica surgió que el vendedor no había cumplido con la entrega de la cosa, de acuerdo con lo que constituyó el objeto del llamado. No estuvieron operativos los equipos extra así se llaman y están señalados a texto expreso por parte del servicio jurídico del Tribunal de Cuentas y no se dio cumplimiento a lo que se menciona textualmente en materia de aeronavegación no entiendo nada , como la capacidad para la instalación de una consola de chequeo, calibración y ajuste de radioayuda para la navegación aérea. Este último es un aspecto que, según surgió del vuelo de comprobación funcional, no estaba en regla o no se había cumplido cabalmente de parte del vendedor, como era su obligación.

Pero sobre todo esto es bastante más entendible para quienes no somos expertos en esta materia y fue tema central del debate político que se dio en la Comisión Permanente, y antes también , el avión no contaba con el equipamiento médico y la camilla que era de precepto a los efectos de que esta aeronave fuera, como se la conocía o se la quiso presentar, una aeronave sanitaria o multipropósito para realizar traslado de enfermos o de accidentados. Ese, a mi juicio, es un incumplimiento muy severo; es un apartamiento del objeto del llamado muy grave.

Tanto es así que los servicios jurídicos que son los que hacen recomendaciones al Tribunal de Cuentas concluyen que, ante los incumplimientos señalados, corresponde observar el pago previsto contra la entrega del bien adquirido, sin perjuicio de la posibilidad de rescindir el contrato lo desliza la división jurídica ante el incumplimiento de parte del vendedor que, francamente, más allá de lo jurídico, creo que es lo que debió haber hecho el Ministerio. Frente a esta situación de flagrante incumplimiento del vendedor, que no nos entregó lo que se supone estábamos comprando, y para lo cual le adjudicamos una licitación, y teniendo en cuenta todos los antecedentes, a mi juicio el Ministerio de Defensa Nacional debió haber rescindido el contrato por incumplimiento y ejecutado la garantía; es lo que hubiera correspondido.

Finalmente porque no quiero alargar esto innecesariamente , en las últimas horas han circulado versiones de que el avión, que ya integra el patrimonio del Estado porque, como dije, el Gobierno concretó el primer pago por el 65% de su valor , habría sido trasladado a Buenos Aires, República Argentina, a los efectos de que se le coloque una camilla. Por supuesto, todo esto es por fuera de lo que estaba previsto en la licitación. No es lo que corresponde; no es para eso que se hizo el llamado. Este es un dato objetivo.

No tengo más información al respecto. Por eso, quiero saber si esto efectivamente es así y qué características tendrá la camilla que se va a incluir. Particularmente, quiero saber si esa camilla estará en condiciones de transportar un enfermo o una persona que no pueda desplazarse por sus propios medios. No me refiero a transportarla en el aire, sino en tierra. Es decir: quiero saber si la camilla podrá ingresar al avión. En su momento, este fue un tema de discusión por la angostura: tengo entendido que la puerta es muy pequeña; se hablaba de que medía 66 centímetros. No sé si es así; lo corroborarán las autoridades presentes, particularmente, las militares.

También me llegó la información de que hubo una especie de adelantamiento del Ministerio, de la Fuerza Aérea, para concretar rápidamente la incorporación de esta camilla que, repito, no sé qué características tiene. En realidad, el avión está en Buenos Aires, pero la camilla hay información pública en ese sentido recién estaría llegando dentro de treinta o sesenta días. Entonces, pregunto: si esto es así ¿por qué razón el avión se fue tan rápido?

Además, me informan que al irse tan rápido o antes de tiempo, se habría interrumpido lo digo en condicional el entrenamiento de los pilotos. En este sentido, me dicen yo no soy entendido en el tema , que eso no es recomendable porque la instrucción de los pilotos es una actividad que debe desarrollarse de manera continua y no tiene que interrumpirse si no hay una causa de justificación suficiente.

Pido perdón por haberme extendido en mi intervención, pero me pareció bueno trasladar inicialmente todas las interrogantes. Voy a escuchar con la mayor atención al señor ministro y a las demás autoridades.

Eventualmente, si resulta necesario, pediré la palabra para repreguntar.

SEÑOR PRESIDENTE. Antes de continuar, les recuerdo que a la hora 12 tenemos sesión de Cámara. Sabemos que el ministro tiene mucha información para brindar, pero el tope de la Comisión para funcionar es esa hora.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Señores legisladores: siempre es un gusto estar en esta Casa para explicar lo que está a nuestro alcance de una forma frontal, honesta y esclarecer de la mejor forma posible las interrogantes que se nos plantean. No venimos acá a ganar o a perder una pulseada. Venimos a tratar, en un ámbito democrático y republicano, de dotar de los elementos necesarios a los señores legisladores. En este caso, vamos a brindar al doctor Abdala los elementos que tenemos en el Ministerio de Defensa Nacional sobre el tema para que los integre a su conocimiento y haga su interpretación de los hechos. Ese es nuestro ánimo.

Además, como conocemos al doctor Abdala porque compartimos con él parte de nuestra actuación en el Parlamento que fue muy escasa, porque al poco tiempo fuimos al Poder Ejecutivo , sabemos que ese también es su interés con respecto a lo que nosotros podamos hacer.

Nosotros recibimos un pedido de informes de parte del señor diputado Abdala el 23 de octubre de 2017. Mientras estábamos preparando la respuesta a esa solicitud, fuimos convocados por esta Comisión por los mismos motivos, a pedido del doctor Abdala. A su vez, ese mismo día el señor diputado Abdala hizo una intervención al respecto en la media hora previa en la Cámara de Diputados. Entonces, decidimos no contestar el pedido de informes y dar las respuestas en sala. Eso fue lo que nos pareció más adecuado; no fue una irreverencia de nuestra parte no hacerlo; simplemente, creímos que era mejor responder en esta instancia.

Como el tiempo de que disponemos es escaso, primero voy a contestar las preguntas del pedido de informes que coinciden con la exposición que se acaba de hacer en sala y, luego, me enfocaré en una intervención que el doctor Abdala hizo en sala, porque entiendo que debo hacer algunas apreciaciones al respecto para clarificar la situación y poder decir en qué no estamos de acuerdo y por dónde vamos.

La primera pregunta que hizo el doctor Abdala fue que si el adjudicatario incumplió con la garantía de fiel cumplimiento del contrato dentro del plazo, debió ser advertido por la autoridad. El pliego particular de condiciones previó figura en la cláusula 5.9 que dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación de la adquisición, el adjudicatario deberá justificar la constitución de la garantía de cumplimiento del contrato. La resolución de adjudicación se notificó el 15 de mayo de 2017. El 16 de mayo se publicó en la página web de compras estatales. Como se sabe, los actos administrativos adquieren firmeza una vez que no admiten impugnación por la vía administrativa. En este caso, acontece una vez que se vence el plazo constitucional y legal para la interposición de los recursos: diez días a partir de la notificación del acto.

Por otra parte, el ordenamiento jurídico establece en el ámbito de la contratación estatal que los recursos administrativos tienen efectos suspensivos respecto de la ejecución del acto administrativo, aunque se admite que puedan ser levantados por razones fundadas. En razón de ello, en la Fuerza Aérea existe la práctica administrativa de esperar el plazo de diez días para que la resolución quede firme. Recién después de eso se requiere la constitución de la garantía de fiel cumplimiento del contrato y, en forma simultánea, la devolución de la garantía de mantenimiento de la oferta.

En base a dicho criterio, en expediente administrativo de fecha 5 de junio de 2017, la Fuerza Aérea requirió a la empresa que constituyera la garantía de fiel cumplimiento del contrato. El 7 de junio de 2017, la empresa realizó el depósito de la garantía de fiel cumplimiento del contrato en la Dirección de Economía y Finanzas del Comando General de la Fuerza Aérea.

La segunda pregunta es si el Ministerio pactó con la contraparte una forma de pago y de entrega del bien distinta a la prevista en los pliegos, y se pide indicar las razones y alcances de dicha modificación. El 1º de setiembre de 2017, de acuerdo con lo establecido en el pliego de licitación, se suscribió con la empresa un contrato de compraventa de la aeronave en el que se acordaron la forma y condiciones del cumplimiento de las obligaciones. Corresponde señalar que, de conformidad con el pliego y según lo dispuesto en el acto administrativo de adjudicación, formalmente es necesario el otorgamiento de un contrato de compraventa de

la aeronave, en la medida en que este es el título hábil para su adquisición. Además, conforme a la legislación aplicable, dicho contrato debe ser inscripto en el registro público pertinente.

El objeto de la licitación incluía cuatro ítemes: avión multipropósito, mantenimiento, servicio de apoyo y capacitación. Ese era todo el proceso de licitación.

El alcance de la modificación parcial realizada en el contrato, firmado el 1º de setiembre de 2017, se efectuó en atención a la complejidad del objeto de la adquisición y de que resultaba más beneficiosa para la Administración. Debe tenerse presente que el avión se encontraba con las inspecciones periódicas y obligatorias vigentes el día 11 de abril de 2016, fecha en que se realizó el primer vuelo el vuelo de comprobación , por lo cual poseía un buen remanente de calendario para ser operado por la Fuerza Aérea.

La Administración estimó un trámite, un procedimiento administrativo que llevaría un plazo razonable entre los vuelos de comprobación y el de verificación. Si hubiera sido así, el avión estaría en condiciones de mantenimiento es decir, de vuelo , con todos los certificados vigentes al momento de la notificación de la resolución de la adjudicación.

Sin embargo, la tramitación del expediente demoró más de un año. Desde el 11 de abril de 2016, día en que se realizó el vuelo de comprobación, hasta el 26 de mayo de 2017, fecha en que quedó firme la resolución de adjudicación, pasaron trece meses.

Como el avión tiene inspecciones periódicas de verificación por calendario para doce meses, más inspecciones periódicas y obligatorias de calendario del tren de aterrizaje al día 26 de mayo de 2017 fecha en que quedó firme la resolución de adjudicación , estas se habrían encontrado vencidas de no haberse procedido a su rectificación. La empresa Floridian S.A. sabía que el 21 de abril de 2017 se vencerían los certificados de la aeronave. Por tanto, tomó los recaudos pertinentes y con fecha 20 de marzo de 2017 ingresó su avión a los talleres de Aerobaires para recertificarlo.

Cabe aclarar que los talleres de Aerobaires son los únicos certificados por la autoridad aeronáutica internacional para este tipo de aeronaves, que tienen asiento en Argentina. Digo esto por aspectos que explicaremos después.

Las inspecciones de la aeronave implican desarmarla y revisar cada una de sus piezas. Si detectan que una pieza no está en condiciones por estar dañada, gastada o vencida, el taller se la solicita al fabricante. Esto implica nuevos plazos para su provisión e instalación en la aeronave.

También es bueno aclarar que las inspecciones que se efectuaron a la aeronave en Argentina implican que no deberá someterse a revisión hasta el 3 de agosto de 2019, lo que redunda en un alto beneficio para la Administración, dados los costos y tiempos que ello implica. Para nosotros esto es muy importante: la aeronave no deberá someterse a revisión hasta el 3 de agosto de 2019. Es decir que ganó el Estado, ganó la Administración. Todo ello fue de cargo exclusivo de la empresa adjudicataria, a pesar de que las demoras no fueron atribuibles a ella.

Estas nuevas e imprevistas certificaciones implicaron que la aeronave no estuviera materialmente disponible el 17 de agosto de 2017. A partir de esa fecha se estuvo en condiciones de realizar el vuelo de verificación, el que efectivamente se llevó a cabo el día 21 de agosto de 2017. Por las razones antes apuntadas, levemente se sobrepujó el plazo previsto en el pliego. A cambio, se recibió una aeronave con una reciente certificación, lo que resultó altamente conveniente a los intereses de la Administración.

Cumplido el vuelo de verificación, a través de los servicios técnicos de la Fuerza Aérea, se constataron algunos aspectos a corregir, así como la ausencia del equipamiento médico, en especial, de la camilla de traslado sanitario. Ante esta última situación, esto es, la parcial inadecuación de la aeronave recibida respecto a los requerimientos técnicos previstos en las bases, la Administración entendió que la mejor forma de tutelar el interés general que inspiró el proceso de contratación era mantener igualmente la adjudicación sin que ello implicara renunciar al fiel cumplimiento del contrato, pero modificando las condiciones previstas en el pliego en cuanto al cronograma de pago, como forma de garantizar el cumplimiento de las obligaciones y cubrir patrimonialmente a la Administración por la porción de obligaciones no cumplidas hasta ese momento.

Naturalmente, en tal caso, la Administración, en ejercicio de sus facultades discrecionales, podría haber optado por mantener la resolución* del contrato y acudir a mecanismos que establecen para esta hipótesis tanto las normas generales como las particulares que rigen en este proceso. Sin embargo, como se dijo, se entendió que ello habría deparado la frustración del interés general.

Para nosotros, sigue siendo el interés del Ministerio, expuesto al interés general, adquirir una nave de carácter multipropósito. Este carácter multipropósito es uno de los objetivos perseguidos por esta Administración en cuanto a este proceso licitatorio y de compra.

Como decía, se entendió que ello habría deparado la frustración del interés general y el indefinido aplazamiento de la satisfacción de las importantes necesidades operativas que están en la base del presente proceso de compra, en la medida en que tal decisión habría implicado, desde el punto de vista práctico, tener que declarar desierta la licitación ante la ausencia de otros oferentes.

En razón de lo anteriormente expuesto, se acordó un nuevo y más favorable para los intereses públicos; para los intereses del Estado cronograma de pagos, que implica abonar 65% al momento de la entrega de la aeronave, 5% con la entrega de los equipos extra, establecidos en los numerales 35, 36 y 37 del Anexo C del pliego licitatorio, 10% al finalizar la capacitación de las tripulaciones, 10% al finalizar los servicios de apoyo técnico y 10% restante al finalizar el apoyo técnico con mecánicos en operaciones de servicio de mantenimiento de línea.

Con fecha 12 de setiembre de 2017 se firmó el contrato de compraventa de la aeronave y se inscribió en el registro de aeronaves. Al día de la fecha y luego de la intervención del Tribunal de Cuentas, sin observaciones, del 18 de octubre de 2017, referida al primer pago del 65% del precio, el 3 de noviembre de 2017 se abonó a la empresa Floridian la suma de US$ 656.500. Quedan pendientes de pago US$ 353.500, cifra que, previa intervención del Tribunal de Cuentas, como corresponde, será abonada a medida que se vayan cumpliendo estrictamente las obligaciones.

Además, la Administración cuenta con la garantía de fiel cumplimiento del contrato que asciende a un monto de US$ 50.500.

La pregunta 3) refiere a si el vuelo de comprobación funcional se realizó con posterioridad al libramiento de la orden de compra. Esa pregunta está repetida nuevamente en el día de hoy. Es uno de los intereses del señor diputado Abdala.

Entendemos que la pregunta está formulada en forma errónea. Creemos que debe referir al vuelo de verificación, previsto en la cláusula 14 del pliego y no al vuelo de comprobación que se hizo previamente a la adjudicación.

El vuelo de verificación se realizó antes del pago de la aeronave e, inclusive, antes de la firma de los contratos de los días 1º y 12 de setiembre de 2017. Es muy importante poder decir esto en sala y ratificarlo en base a la documentación existente. Reitero: el vuelo se realizó antes del pago de la aeronave e, inclusive, antes de la firma de los contratos de 1º y 12 de setiembre de 2017.

El vuelo de verificación se realizó con fecha 21 de agosto de 2017, luego de que la aeronave culminó sus inspecciones en Buenos Aires y se otorgó el certificado de aeronavegabilidad de la Dinacia, que no se había podido tramitar por la demora que hubo para entrar en los talleres; como se explicó, había vencido el 21 de abril de 2017.

La pregunta 4) refiere a si dicho vuelo se realizó fuera del plazo previsto en el contrato, si se realizaron sucesivas prórrogas y si dichas prórrogas fueron aprobadas por la autoridad.

El contrato no previó ningún plazo, ya que al momento de su suscripción el vuelo de verificación ya se había efectuado. Si el señor diputado Abdala se refiere al plazo previsto en el pliego no en el contrato para la realización del vuelo de verificación, esta pregunta ya se respondió cuando nos referimos al ítem anterior. Reitero que el vuelo de verificación se realizó con fecha 21 de agosto de 2017, luego de que la aeronave culminó sus inspecciones en Buenos Aires y se le otorgó el certificado de aeronavegabilidad de la Dinacia.

La pregunta 5 es la relativa a las fechas precisas que guardan relación con las etapas señaladas en la pregunta anterior. En las respuestas anteriores ya detallamos las fechas minuciosamente en las respuestas anteriores.

La pregunta 6 refiere a si del resultado del vuelo de comprobación surge que varios equipos y distintos elementos de la aeronave no se encontraban operativos. Del informe de fecha 22 de agosto de 2017 del jefe del Departamento de Operaciones de la Brigada Aérea 1, que estuvo a bordo de la aeronave durante el vuelo de verificación determina las siguientes resultancias: el display de FMS presentó rayas transversales que no afectan la operatividad del equipo; el HF no presenta los canales ni la frecuencia en el display; el plexiglás de la luz de aterrizaje y rodaje tiene una fisura que a efectos del vuelo no presenta inconvenientes. El HF no presentaba los requisitos previstos en el pliego. Esto fue solucionado por el adjudicatario, previo a la entrega del bien, con fecha 12 de setiembre. Además, se constató la falta de equipo extra, cuestión sobre la cual se abundará en la pregunta número 8.

Si me permiten, voy a pedir al general del Aire, Alberto Zanelli, que les explique qué significado tiene esta información técnica que estamos dando y cuál es su influencia en la operatividad de la aeronave.

SEÑOR ZANELLI (Alberto). El display es la pantalla que permite ajustar los datos que se introducen al FMS, que es un sistema de administración de datos de vuelo. Básicamente, se utiliza para cargar los datos de la trayectoria del plan de vuelo del avión, es decir, de la planificación del vuelo. En este caso, como quedó demostrado en el vuelo, las rayas transversales no afectaban la operativa del equipo. Es un problema que se puede subsanar de manera relativamente fácil, con un trabajo de mantenimiento, como se ha informado.

El HF es un equipo de comunicación de alta frecuencia que se utiliza para las comunicaciones del avión fuera de los centros de control normales, es decir, a mediana y larga distancia. Se utiliza, por ejemplo, en el caso de que el avión tenga que cruzar el Atlántico o cuando no hay centros de control que permitan la comunicación con la aeronave por el sistema de muy alta frecuencia, el VHF aeronáutico, que es la forma más habitual de comunicarse. Lo que sucedió fue que en el momento del vuelo no aparecían los dígitos en la pantalla del equipo, que es digital. Cuando esto sucede, uno queda inhabilitado de seleccionar los canales o las frecuencias.

Con respecto al plexiglás de la luz de aterrizaje, es algo que podemos observar en cualquiera de los vehículos que hemos manejado. Al respecto, puedo decirles que tenemos un informe de fecha 20 de setiembre de 2017, del que surge que una vez finalizado el vuelo de comprobación funcional, se constataron las discrepancias, que fueron levantadas por el personal técnico de la empresa Floridian. Una vez que fueron levantadas se informó al escuadrón, se realizó la comprobación de que esos equipos estaban funcionando apropiadamente.

SEÑOR ABDALA (Pablo). Deduzco solo a partir del sentido común, no del conocimiento técnico, que no tengo que las deficiencias que acaba de comentar el señor comandante, fueron subsanadas por el vendedor. Supongo que eso incluye, entonces, el aspecto que mencioné y que surge del informe del Tribunal de Cuentas. Me refiero a la instalación de una consola de chequeo, calibración y ajuste de radioayuda para la navegación aérea. Pregunto si esto es así o no, simplemente, porque no tengo el conocimiento como para poder discernirlo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. No tenemos esa observación.

Del vuelo de verificación no surge esa información. Lo que decía el pliego de condiciones era que debía tener la capacidad de instalación de los elementos a los que el señor diputado hace referencia. Tanto del vuelo de comprobación como del vuelo de verificación surge que existe la capacidad como para colocar esos elementos.

Lo que el señor diputado acaba de mencionar es muy importante, porque nos habilita al control de las radioayuda, que es uno de los elementos que certifica el carácter multipropósito de esta aeronave, entre otros.

SEÑOR PRESIDENTE. Sin ánimo de interrumpir la intervención del señor ministro, en la medida en que van surgiendo dudas, me parece que es bueno aclararlas en el momento.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Ya termino mi exposición. Me falta muy poco.

Como venía diciendo, se constató la falta de equipo extra, cuestión sobre la que se abunda en la respuesta a la pregunta 8. Se había solicitado que se indicara el detalle de estos equipos y elementos, realizando una evaluación técnica. Esto ya se aclaró en la anterior respuesta.

La pregunta 8 refiere a si debe constatarse como no incluida la camilla especial para el traslado de enfermos, condición necesaria dice el señor diputado para definir el carácter multipropósito del avión.

La entrega de la camilla es una de las obligaciones pendiente de cumplimiento por parte del adjudicatario. No resulta compartible la expresión del señor diputado relativa a que la camilla especial para el traslado de enfermos es condición necesaria para definir el carácter multipropósito del avión. Este avión puede realizar vuelos sanitarios a pesar de no contar con el equipo extra instalado. Reafirmo que el objetivo de esta Administración es contar con el equipo extra instalado, en los plazos que nos daremos. Lo vamos a lograr. Estoy convencido de ello. De cualquier manera el carácter multipropósito no está dado por la existencia de una camilla. Decimos esto claramente.

Este avión se define como multipropósito por las misiones que desarrolla y no por los equipos que posee. Para nosotros, esa es una definición absoluta para nosotros.

Por ejemplo, los aviones que hoy tiene la Fuerza Aérea, excepto los aviones de combate, casi todos han tenido carácter multipropósito, porque han trasladado enfermos, han trasladado órganos, han trasladado pacientes. Cuando el presidente viaja en helicóptero un Dauphin , por ejemplo, como se dio este fin de semana cuando fue a Pirarajá y luego cuando fue a Buenos Aires a la reunión de la OMC, el vuelo por lo tanto, el helicóptero en estas circunstancias tiene carácter presidencial, pero ese mismo helicóptero ha trasladado órganos, enfermos, ha hecho búsqueda y rescate, una cantidad de actividades que determinan que sea multipropósito. Esto mismo sucede con una serie de aviones de nuestra Fuerza excepto los militares que de por sí tienen un objetivo determinado.

Voy a leer una nota del 3 de agosto de 2015, que envía el brigadier José Luis Visconti al jefe de de licitaciones. Dice así: “Dada la necesidad de la Fuerza Aérea de solucionar deficiencias operacionales para el cumplimiento de la siguientes tareas,” la Fuerza Aérea plantea una necesidad “oportunamente informadas por el Comando Aéreo de Operaciones y la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica:

1) Transporte de enfermos o heridos junto con personal idóneo.

2) Transporte de órganos y tejidos.

3) Transporte de personal médico con sus equipajes a donde fuese requerido.

4) Cumplir tareas de reconocimiento.

5) Cumplir misiones de búsqueda y rescate en toda el área de responsabilidad nacional.

6) Tareas de chequeo de supervisión periódica en vuelo de todas la radio ayudas,” lo que mencionó recién el señor legislador “su emisión y calibración, control de recepción de las mismas en todas las aerovías tanto a baja altitud como a alta altitud, permitiendo de este modo cumplir con las obligaciones mandatadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

7) Transporte de personas y carga.

8) Apoyo a la gestión de gobierno transportando a quien o quienes lo requieran, donde sea necesario, en el momento solicitado, con una reducción de costos y tiempo sustanciales con respecto a los que al día de la fecha pueden realizarse con las aeronaves disponibles […]”.

Este es el carácter multipropósito determinado dentro de la propia Fuerza Aérea como una solicitud, no del Gobierno.

Continúo con la exposición. Estaba en el punto octavo. Al día de la fecha y dado que la tripulación de la Fuerza Aérea continúa en etapa de capacitación esto quiero reafirmalo el avión solo ha efectuado vuelos de

entrenamiento. El avión, que es propiedad de Uruguay, de la Fuerza Aérea, al día de la fecha solo ha hecho vuelos de entrenamiento. Esto lo queremos decir claramente. Acá no ha habido avión presidencial.

Durante estos vuelos una tripulación de la empresa expropietaria del bien entrena a los pilotos de la Fuerza Aérea que constituirán la tripulación de la aeronave cuando alcance las horas de vuelo necesarias acorde a los reglamentos internos.

Para finalizar este relato, corresponde informar a los señores legisladores también es una de las interrogantes del señor diputado que hay talleres habilitados en la República Argentina. No es un taller que se le antojó contratar a la empresa sino un taller habilitado, el único habilitado de estas características que es representante del fabricante y que nos da las seguridades y la certificación adecuada.

¿Qué se le está haciendo? No se le está colocando la camilla, sino que se le están efectuando las modificaciones para la instalación del equipo extra; el señor comandante explicará de qué se trata. Hay un kit que proviene de Estados Unidos sobre el que luego brindaré detalles.

Continúa: "Las tareas se están llevando adelante en un lenguaje simple, que implica: remoción de la mampara," era una de las dificultades que a priori se presentaban para hacer ingresar todo este equipo; esta mampara fue objeto de expresiones públicas, etcétera "la colocación de agarres en las estructuras de la aeronave, la modificación de partes estructurales" o sea, modificar estructuralmente esa área del avión "y no estructurales de la aeronave para la instalación de los soportes vitales de los elementos que luego se colocarán, instalación de cableados." todo esto requiere una respuesta de potencia, de instalación de elementos eléctricos porque allí se van a instalar camillas electrónicas, incubadoras, etcétera, que requieren toda esta preparación "Una vez cumplida esta etapa inspectores de mantenimiento de la Fuerza Aérea concurrirán al citado taller a los efectos de verificar in situ los trabajos realizados y posteriormente el taller expedirá la certificación correspondiente que avala el cambio del diseño de la aeronave y describe su conversión a ambulancia aérea". Para nosotros este es un elemento sustancial en busca del objetivo trazado. Es una etapa que hay que cumplir, los tiempos son estos y lo estamos realizando.

Finalmente podemos abundar en este último punto, pero quiero informar por qué llegamos a esto , una vez instalado este kit, la camilla que ya fue encargada en Estados Unidos por la empresa tenemos documentación que avala este hecho, ya fue comprada y tiene fecha de entrega ya fue comprada y tiene fecha de entrega. Será entregada en Estados Unidos y luego debe ser trasladada a Uruguay para ser instalada en Buenos Aires. La empresa está obligada a entregar la camilla especial de traslado ya terminado todo el proceso de Buenos Aires antes del día 28 de febrero de 2018 y si esta fecha no se cumple entramos en la etapa de fin de año y el taller tiene sus dificultades la Administración tomará las medidas establecidas en una adenda así la determinan los profesionales que amplía, encausa el contrato firmado y genera determinadas advertencias de la administración a la empresa. También se evalúan amonestaciones por el no cumplimiento y allí en la adenda quedan determinadas las multas a que se someterán si esta fecha no es respetada. Es lo que tratamos de hacer desde el punto de vista de la Administración.

SEÑOR ZANELLI (Alberto). Cuando se fabrica una aeronave, el fabricante obtiene, a través de la presentación de ciertos documentos a la autoridad aeronáutica que le corresponda, el certificado tipo del avión, que asegura que el diseño cumplió los parámetros que fueron establecidos por la autoridad aeronáutica para diseñar aviones y que todos los procesos que compusieron la fabricación hasta llegar al avión pronto para volar, se corresponden al tipo de aeronave que el fabricante presenta a la autoridad aeronáutica para obtener el bien tutelado por la Administración aeronáutica, que es la seguridad de vuelo y la seguridad operacional que la aeronave, sus sistemas y todos sus subsistemas funcionan de acuerdo con los estándares operacionales ; por tanto, está asegurada la certificación de aeronavegabilidad. Allí se extiende ese certificado tipo y, a su vez, el certificado de aeronavegabilidad, el primero que le corresponde al tipo de aeronave. Esto no es un invento de ahora; viene del año 1921 y tiene su origen en Inglaterra.

Este avión es de origen inglés y fue certificado originalmente para transporte; fue encargado por la real fuerza aérea para entrenamiento de sus navegantes y para transportar personas y cosas. A lo largo del tiempo se debieron incorporar algunas modificaciones a este primer tipo de avión. Cada modificación que alteró los planos originales, los sistemas o los subsistemas del avión fue acompañada por un certificado de tipo suplementario. ¿Por qué hago toda esta introducción? Porque lo que hemos llamado coloquialmente "camilla", en realidad se trata de una modificación a la estructura, sistemas y subsistemas del avión que lo convierten a una certificación suplementaria de avión ambulancia.

¿Qué compone todo esto que se ha adquirido ahora? Una serie de elementos que van a modificar la estructura del avión, todo el sistema de suministro de corriente eléctrica; se van a modificar partes estructurales y semiestructurales, como es el caso de la mampara. La mampara original, para esta configuración que tenía el avión cuando procedimos a verificarlo, es fija y va a pasar a ser móvil. Es decir que se va a sacar y a poner, de acuerdo con las circunstancias que se requieran para cada misión que se vaya a cumplir.

Lo más importante que ocurre ahora, una vez que comenzaron los trabajos, es el acceso a todas las estructuras de fuselaje, al piso del fuselaje del lado derecho del avión. Allí se van a colocar todos los sistemas de anclaje para todos los módulos y gabinetes que componen las diferentes estructuras de los soportes médicos para el transporte de pacientes de alta complejidad, ya que se parte de lo máximo que es un paciente que está atendido y está estabilizado en un centro de tratamiento intensivo, sea adulto o niño.

Una vez instalados estos anclajes y todo el sistema eléctrico, hay que entender que muchos de estos equipos que se van a colocar monitores, resucitadores, etcétera funcionan con diferentes tipos de corriente. Originalmente, el avión suministra 24 voltios de corriente continua, 110 voltios de corriente alterna y, por requerimientos nacionales, también hay que incluir los 220 alternos para que pueda transportar, por ejemplo, una incubadora de las que tenemos en el economato y que nos proporciona la Administración de los Servicios de Salud del Estado, ASSE.

Lo importante que tiene esto y que quiero resaltar es que todo este trabajo es normado desde el principio hasta el final. Vuelvo al principio: lo que se tutela acá es la seguridad de vuelo y la aeronavegabilidad del avión. Una vez que todos estos trabajos finalicen, los inspectores de aeronavegabilidad van a chequear que las piezas que se hayan instalado sean originales y que se hayan instalado de acuerdo con la carta del fabricante de los equipos que acompaña a todo esto que se ha comprado, que se ha denominado kit de instalación. Una vez que esto esté verificado, se va a asentar en el historial del avión. Por lo tanto, va a quedar registrado. Además, todos estos trabajos serán acompañados por lo que han sido proporcionados por el fabricante de los equipos. Es importante entender que la empresa fabricante, a través de su autoridad aeronáutica de origen, que en este caso es la Administración de Aviación Federal de los Estados Unidos de América, ha proporcionado los certificados y la autorización para que la empresa que nos ha vendido el avión pueda utilizar este certificado suplementario, específicamente para este número de serie de avión. Lo describo para demostrar la seriedad y la importancia con que se realiza el trabajo.

Esto vino acompañado por todos los elementos que componen la ferretería, piezas estructurales y semiestructurales que se van a utilizar, así como las otras partes, y también por todo lo que ya está comprado y está en proceso de ser entregado.

La modificación de conversión transforma definitivamente el avión, al haber cambiado su certificado tipo, a avión de ambulancia aérea.

Entre la documentación que se proporcionó está el cambio al manual de vuelo original del avión, debido a que, al haber sido alterados todos los sistemas eléctricos y el plan de funcionamiento del avión, esto debe estar registrado y debe ser oficial. Hay que recordar que esta instalación permitirá soportar nueve gravedades hacia adelante, seis gravedades hacia atrás, tres gravedades hacia abajo y una gravedad hacia arriba, cuando el paciente esté asegurado a los sistemas de sujeción.

Quiero detallar que los componentes adquiridos por la empresa Floridian, de acuerdo con los documentos que nosotros poseemos, consisten en el módulo de ambulancia, el mecanismo de adaptación, el kit de instalación que en este momento está en Buenos Aires junto con el avión y se está procediendo a su colocación , el conjunto de trabas de camilla, las trabas de camilla, la camilla propiamente dicha, toda la ferretería, el conjunto de montaje, el poste para los monitores, los soportes para toda esta estructura, el block cargador, el conjunto para el block cargador, el cargador de pacientes, la tabla de transición de donde sea que entre el paciente para acostarse en la camilla, la tubería, el regulador de vacío, las máscaras, el medidor de flujo de oxígeno y toda la cartelería que se aplicará al avión para que quede completo.

El señor ministro ha relatado que esto comienza con un desarme. Después de que esto se termina y se chequea, el avión vuelve a ser rearmado en espera de las partes que se ponen y se sacan en cada oportunidad.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Me gustaría que se refiriera a la instrucción de los pilotos, que fue una de las preguntas realizadas, indicando qué novedades tenemos, qué se ha hecho en ese

sentido, adónde se ha ido. Recuerdo que una de las preguntas de la interpelación, no realizada por el señor diputado Pablo Abdala, sino por el miembro interpelante, era que había muy pocos lugares en nuestro país a los que este avión podría tener acceso. Ahora reafirmamos lo que se dijo en aquel momento a través del entrenamiento.

SEÑOR ZANELLI (Alberto). En cuanto a la instrucción del personal operador de la aeronave, me permito hacer las siguientes precisiones.

Como comprenderán, todo esto está normado y regido por parámetros internacionales recogidos de lo internacional a lo nacional y, por último, por las regulaciones militares.

La instrucción incluyó un curso teórico y un curso práctico. El curso práctico tuvo una parte en el simulador de vuelo. Acá hubiera terminado todo, de acuerdo con la normativa internacional, faltando solo la experiencia. No obstante, debido a la naturaleza militar del avión y al abanico de misiones que le serán requeridas, que no se limitan a la operación desde aeropuertos de primer nivel hacia otros aeropuertos de primer nivel, la Fuerza Aérea, a través de un plan, visualizó la necesidad de hacer un entrenamiento mucho más preciso y de contar con experiencia previa antes de comenzar a operar en forma independiente la aeronave.

Los cursos iniciales teóricos fueron realizados en el exterior, contratados por la empresa, e incluyeron a cinco pilotos y a dos mecánicos. Son cursos separados, enfocados en cada una de las especialidades y funciones que van a cumplir a bordo o en tierra cada uno de estos siete tripulantes. En este momento podemos afirmar que, habiendo superado los cursos teóricos y el curso práctico en el simulador, estamos en la etapa de obtener experiencia de vuelo. Ya hemos realizado vuelos que han significado operar en Carrasco, Rivera, Salto, Durazno, Colonia, Laguna del Sauce. A su vez, una tripulación nuestra, supervisada, realizó el traslado del avión a la ciudad de Buenos Aires, Argentina, operando en el Aeropuerto Internacional de San Fernando. Durante todo este período nuestros técnicos han estado haciendo el mantenimiento liviano y semipesado de la aeronave, incluyendo cambio de partes, también supervisados y acompañados por el personal de la empresa, de acuerdo con lo que estaba previsto.

De esta forma hemos llegado a este punto en que se obtuvo el piso en el taller y se nos solicitó la entrega de la aeronave para el 1º de diciembre, a efectos de proceder a un trabajo de mantenimiento mayor, de acuerdo con lo que define la Fuerza Aérea. Se procedió al traslado del avión el 1º de diciembre, que fue entregado a un taller aeronáutico, reconocido por la autoridad aeronáutica argentina y uruguaya, representante del fabricante del avión en Argentina, que es Aerobaires, como mencionó el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Con esto finalizaríamos la primera parte, que tiene que ver con las preguntas que el señor diputado Pablo Abdala hizo en su pedido de informes, que coinciden con todas las preguntas realizadas acá. Sí queda pendiente lo que hace referencia al Tribunal de Cuentas y a los informes de sus servicios jurídicos.

Debo decir que hemos actuado de acuerdo con la legalidad existente en nuestro país. El Tribunal de Cuentas es un organismo que, de acuerdo con el artículo 211 de la Constitución de la República y anteriores, determina la procedencia y la legalidad de los gastos que nosotros realizamos desde el Ministerio de Defensa Nacional. Siempre nos ajustamos a su normativa; lo que realizamos siempre tiene que ver con las definiciones del Tribunal de Cuentas. Para nosotros, los informes de los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas, que no poseemos, no tienen carácter vinculante. Tampoco queda demostrado que los informes de los servicios jurídicos tengan carácter vinculante con las decisiones posteriores del propio Tribunal, del propio cuerpo.

En todo este proceso de compra, que se inició con una compra directa, los informes de los servicios jurídicos, según nos hemos enterado, porque no los tenemos sí tenemos las resoluciones del Tribunal de Cuentas , en innumerables circunstancias no han sido acatados mediante una acción por parte del cuerpo del propio Tribunal de Cuentas. En algunos casos, los servicios jurídicos no han realizado observaciones, pero sí ha realizado observación, como en la compra directa, el propio Tribunal de Cuentas, que actúa como cuerpo. En otros casos, los servicios jurídicos han generado observaciones, pero el Tribunal de Cuentas, al que nos debemos desde el punto de vista de su expresión formal, no ha realizado observaciones.

Nosotros no catalogamos al Tribunal como un organismo amigo o adverso, sino como un organismo que determina la legalidad de los procedimientos, y sobre esa base actuamos. Tanto es así que en algunos casos hemos tenido la oportunidad de reiterar el gasto, como en este mismo proceso, para lo cual estamos avalados por la propia Constitución de la República, y no lo hemos hecho. El gasto de la compra directa se observó por parte del Tribunal de Cuentas, ¡y vaya si se han hecho compras directas en este Estado, en esta Administración y en otras anteriores! Tengo un listado de las aeronaves compradas por compra directa por la Administración. Son bastantes y en distintos períodos de Gobierno: Gobierno frenteamplista, Gobierno del Partido Colorado y Gobierno del Partido Nacional. Eso sí: todas por encima de los montos que hoy estamos manejando. Tengo el listado desde el año 1975 a la fecha. Se han comprado aeronaves, helicópteros, etcétera, por compras directas, fundadas, que se han utilizado donde la Administración lo ha requerido, y esto no ha generado ningún inconveniente.

Cuando se nos observó el gasto por compra directa, decidimos realizar una licitación pública internacional, aunque podríamos haber reiterado el gasto, y no estaríamos acá reunidos. Se decidió ir por la licitación pública internacional, que tiene distintas miradas y lo comprendo , desde diferentes ángulos.

Como dije en un principio, podemos equivocarnos, pero nos trazamos el objetivo de comprar un avión multipropósito y estamos trabajando convencidos de que llegaremos a concretarlo. Hicimos un pliego de licitación que tiene el aval de los organismos de contralor del Estado. El Estado ha establecido que sean ellos los que determinen la legalidad de los gastos. El Tribunal de Cuentas es un organismo que está integrado por siete personas, que se expresa como cuerpo con base en sus mayorías. Es eso a lo que hemos atendido; no a otra cosa.

Por lo tanto, desde el punto de vista de la oportunidad, del objetivo, del interés general y del apego al proceso y al procedimiento administrativo, estamos convencidos de que hemos actuado conforme con la norma y siempre defendiendo el interés general de la Administración Pública de este Estado. Hemos encauzado algunos procedimientos. Es cierto: hemos encauzado algunos procedimientos. ¿Ha actuado la Administración? Sí; ha actuado la Administración. En algún momento no lo hicimos porque la propia resolución presidencial determinó que no sería el Ministerio el que llevaría adelante ciertos procedimientos. La resolución presidencial establece que se designa para la firma del contrato respectivo al comandante en jefe de la Fuerza Aérea y que el contrato deberá suscribirse en un plazo de veinticinco días hábiles. Luego de esto, el Ministerio estableció la adenda. Después de lo que el Tribunal de Cuentas determinó en sus considerandos y en su resolución, entendemos que encauzamos el procedimiento, que va a llegar a su fin y va a estar apegado a Derecho.

Sé que el tiempo es escaso, pero me gustaría referirme a una exposición que el señor legislador hizo, obviamente, de acuerdo con su real saber y entender. Yo tengo una serie de reparos con respecto a ella; inclusive, en la parte final hizo cierto tipo de apreciaciones que considero lesivas. Creo que la explicación que estamos dando va por otro camino: va por el camino del entendimiento, de la comprensión. Una cosa es equivocarse y, otra, hacer ciertas apreciaciones de forma pública, que pueden llegar a otro lugar, no solo a acá. Yo vengo acá a explicar cosas; no vengo a confrontar con el legislador.

No sé si puedo contestar eso ahora. Sé que no tenemos mucho tiempo, pero quisiera explicar algunos puntos porque de alguna manera me he sentido afectado.

SEÑOR PRESIDENTE. Señor ministro: nos quedan solo quince minutos de sesión, y no tenemos número como para solicitar a la Cámara que nos permita sesionar en forma conjunta.

En principio, voy a otorgar la palabra a los diputados que se han anotado.

SEÑOR NOVALES (Gonzalo). En virtud del tiempo de que disponemos y considerando que la iniciativa de esta reunión fue del diputado Abdala, le cedo mi lugar para intervenir.

SEÑOR ABDALA (Pablo). Gracias, señor diputado.

En primer lugar y para despejar cualquier tipo de duda, quiero decir que ratifico todas y cada una de las palabras que manifesté en esa media hora previa. Creo que no son agraviantes hacia nadie. Son la descripción de hechos y valoraciones que tengo, que mantengo y que he ratificado en el día de hoy en cuanto a la forma en que el Gobierno Nacional ha actuado con relación a la compra de este avión.

Yo tampoco quiero entrar en otros terrenos, pero como dije frente al ministro en el mes de febrero en la Comisión Permanente, a mi juicio en este caso no se actuó con la objetividad debida. Por lo tanto, en todo este proceso no se actuó con transparencia.

Esta es mi posición. La reitero hoy con absoluta serenidad porque ya se lo manifesté al ministro en el mes de febrero, y él tuvo la oportunidad de contestarme. No recuerdo muy bien, pero supongo que algo me contestó y que intercambiamos respetuosamente impresiones.

Concretamente, esta es mi conclusión inequívoca del análisis de la secuencia que todo esto ha tenido. Las novedades que el señor ministro ha traído a la Comisión en la mañana de hoy terminan por abonar las suspicacias que no tengo más remedio que tener.

El señor comandante en jefe ha dicho que esta es una actividad normada. Se refería a los aspectos aeronáuticos. Seguramente, se ha actuado conforme a las reglas y a las normas aeronáuticas; no digo que no sea así. Pero aquí estamos en el Estado. La Fuerza Aérea Uruguaya no es una compañía de navegación aérea privada, no es una compañía de aviación civil; es una repartición pública y, por tanto, debe ceñirse a los criterios y a las normas de la contratación administrativa y del Tocaf. A nuestro entender espero no herir a nadie , en este asunto el Ministerio de Defensa Nacional se ha apartado radicalmente de esos principios desde el inicio y se sigue apartando ahora, según todo lo que el señor ministro nos acaba de describir.

El ministro ha dicho que en esta oportunidad el Tribunal de Cuentas, institucionalmente, no observó el gasto. Eso es cierto, porque hay una intervención del gasto que, como dije, se resolvió por cuatro a tres. También es verdad y él lo recordó que Tribunal de Cuentas observó la compra directa. Y observó, además, los pliegos; el ministro se olvidó de recordarlo. Observó los pliegos que inicialmente elaboró el Ministerio de Defensa Nacional y que pautaron el "proceso competitivo" entre comillas bien grandes que tuvo lugar con relación a esta compra. Después, esto tuvo un giro porque, como todos sabemos, hubo un cambio en la integración del Tribunal de Cuentas y lo que había sido una mayoría de cuatro a tres en un sentido, se transformó en una mayoría de cuatro a tres en otro sentido. Esos son los hechos.

En realidad, ha sido absolutamente continua e inalterable la observación de los servicios jurídicos del Tribunal de Cuentas a todo lo que se hizo desde el inicio, desde aquella primera experiencia de la compra directa hasta lo que estamos discutiendo en el día de hoy.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Eso no es cierto.

SEÑOR ABDALA (Pablo). El señor ministro sostiene que eso no es cierto, pero también dice que no lee los informes de los servicios jurídicos. Yo le recomendaría que lo hiciera, porque forman parte del expediente y del análisis de todo este asunto.

Yo le tengo enorme respeto al Tribunal. Cuando adopta fallos que no comparto, digo que no los comparto, pero no por eso lo cuestiono. No obstante, el Gobierno Nacional sí cuestionó al Tribunal de Cuentas. No me refiero al señor ministro, sino a la Fiscal de Gobierno, a la que en algún momento dieron arte y parte en todo esto, y fue verdaderamente agraviante con los ministros del Tribunal.

Voy a tratar de ceñirme a las respuestas que hemos recibido en la mañana de hoy. Me parece que son absolutamente confirmatorias de lo que acabo decir.

Concretamente, aquí no veo la descripción de un proceso licitatorio. Lo digo con enorme respeto y no es una imputación personal al ministro; yo creo que él ha tenido que hacerse cargo de esto.

Para mí, esto es un fraude; lo digo francamente. Digo "fraude" en el sentido de apartamiento de lo correcto, de apartamiento lo que establecen las reglas del derecho administrativo. Por supuesto, con esto no estoy infiriendo actuaciones deshonestas o indecentes del señor ministro ni de nadie, porque no tengo pruebas. Si las tuviera, las daría y, como dijo el ministro, las tendría que llevar a un ámbito distinto, no a la Comisión de Defensa Nacional del Parlamento.

Yo no soy especialista ni entendido en cuestiones aeronáuticas; soy un ignorante en esta materia. Sí fui a la Facultad de Derecho y me recibí de abogado. No se necesita ser experto en derecho administrativo para darse cuenta de que esto está por fuera de lo que la legislación establece en cuanto a la forma de licitar y a la

manera en que deben desarrollarse los procedimientos administrativos en todo lo que tiene que ver con las contrataciones.

Aquí ha habido una modificación del objeto de una licitación que la Administración llevó adelante.

También ha habido una afectación de los principios de libre concurrencia, de igualdad de los oferentes y de transparencia. Esto es así por la sencilla razón de que hicimos un llamado para comprar una cosa y el que nos la vendió nos entregó algo distinto.

Ahora bien, nos entregaron una cosa diferente, pero al que nos la vendió le decimos: “Lo que vamos a hacer es transformarla para que usted pueda cumplir con lo que nosotros le pedimos que nos proporcionara y no nos proporcionó”. En definitiva, eso es lo que se está haciendo.

Por otra parte, para explicar esta situación se recurre a algunos eufemismos.

Con respecto al problema de la camilla, que no estaba y demás, el ministro dijo lo cito textualmente que eran aspectos a corregir, que se trataba de una parcial inadecuación de la aeronave recibida. Así cataloga el ministro la no inclusión del equipamiento médico y de la camilla correspondiente. Eso no fue lo que se le dijo al país en su momento. Lo que se le dijo al país en febrero, cuando el ministro fue interpelado por el senador Bordaberry, fue que esta era una nave multipropósito, entre otras cosas, porque podía cumplir todas esas finalidades. Y nos detuvimos en eso; hablamos mucho de la camilla y del equipamiento médico, y de que iba a ser un avión ambulancia. Todo eso se nos dijo para convencernos de que no era exclusivamente un avión para el uso del presidente de la República.

Ahora la situación cambió. Ahora, la camilla no era tan importante. Simplemente, se trata de aspectos a corregir; en todo caso, se trata de una inadecuación. ¿Qué hacemos para solucionar esa inadecuación? Cambiamos el avión desde el punto de vista estructural. Lo cierto es que el avión no estaba en condiciones de contener una camilla. Entonces, confirmamos que este avión nunca pudo haber tenido una camilla. Por eso ahora lo están transformando; así lo acaba de decir el señor comandante en jefe. Tomé nota de sus palabras. Textualmente dijo tomé nota : “Estamos realizando modificaciones estructurales. Estamos modificando los sistemas y subsistemas. ¿Para qué? Para transformar una cosa que es para determinado fin y convertirla en una cosa que es para otro fin”.

Con ese criterio, se podría haber presentado cualquier proveedor o vendedor de cualquier avión. Si nos convenía el precio, hubiéramos optado por otro y después le decíamos: “Vamos a mandar el avión a un taller a Buenos Aires. Firmamos una adenda con usted y convertimos el avión en lo que debió haberlo convertido usted antes de ofrecérselo al Estado uruguayo. Así podemos seguir adelante con la licitación y con el contrato”.

Repito: eso se aparta absolutamente de los procedimientos del derecho público; nos guste o no, es así.

Para regular todo esto está el Tocaf. Está para dar certeza a los compradores y, también, a la población de que lo que se licita es lo que efectivamente se compra, y se cumple en los términos que establecen los pliegos licitatorios que, después, son la base del contrato que se firma con el proveedor.

Me parece que ahí está centrada la discrepancia; pongámoslo en esos términos.

El ministro dijo que la camilla es una obligación pendiente. Repito que saqué apuntes. Manifestó que no se comparte que sea indispensable que sea multipropósito. Es decir que el ministro cambió el relato. Esto no fue lo que nos dijo en febrero. En ese momento, lo que determinaba que el avión fuera multipropósito por lo menos, eso fue lo que se trasmitió al Parlamento y al país , era que además de servir para traslados diversos, sirviera para el traslado de enfermos.

El ministro también dijo que cualquier otra aeronave es multipropósito porque puede trasladar enfermos. Mi vehículo también puede trasladar enfermos y no por eso es multipropósito; simplemente es un vehículo. Se supone que lo que hace que sea multipropósito es que tenga las condiciones técnicas y de infraestructura adecuadas, que la camilla ya esté instalada desde el inicio y que pueda trasladar a un enfermo. Inclusive, es importante que se pueda subir al enfermo al avión. Todavía no me han contestado si será posible introducir un enfermo atado a la camilla pido disculpas por la forma grotesca de hablar, pero no encuentro otras

palabras o no. Supongo que sí. No sé si la angostura de la puerta también se va a modificar y vamos a tener una puerta más ancha; no lo sé. Aquí se habló de remoción de la mampara, de colocación de nuevos implementos, de modificaciones estructurales, de instalación de cableado nuevo. Es más, el señor comandante en jefe habló de conversión en ambulancia aérea.

O sea: licitamos para comprar una cosa, pero la transformamos y la convertimos en otra. ¿Qué quiere decir? Que lo que nos ofrecieron no era lo que estábamos pidiendo. Esto se aparta de los pliegos. Y si se aparta de los pliegos, hay que declarar desierta la licitación.

Si el empecinamiento y el afán por comprar ese avión subsisten como si fuera el único que tenemos en oferta o posibilidades de comprar en el mercado internacional , hagamos la licitación de nueva, sobre bases que permitan que se presenten otros oferentes, lo que aquí no ha ocurrido.

En principio, me doy por satisfecho con esta reunión. Sin embargo, repito que no solo confirmo las dudas y valoraciones que vengo arrastrando desde el mismo momento en que esta licitación se adjudicó y desde la comparecencia del ministro en el mes de febrero, sino que además creo que estos últimos coletazos reafirman mi preocupación.

No alcanza con que el ministro y el comandante nos digan que antes del 28 de febrero el avión va a tener una camilla. ¡No! ¡Tenía que tenerla antes! Esto confirma que le dimos el privilegio a esta empresa de que fuera ella y no otra la que se presentara para que le compráramos el avión. ¿Por qué no licitaron para que se presentaran ofertas de aviones en venta a efectos de que, si escogíamos alguno, el Estado uruguayo firmara una adenda con el vendedor y lo convirtiera en un avión ambulancia? No fue esa la licitación que hicimos. No es ese el objeto de la licitación. Es eso lo que vuelven a observar los servicios del Tribunal de Cuentas. El señor ministro ha dicho que no lee sus informes; está bien, no tiene por qué hacerlo. Entiendo que se apoye en el pronunciamiento que por mayoría adoptaron los ministros del Tribunal.

Sin embargo, debemos tener en cuenta lo establece el informe. Señala: "[…] ante los incumplimientos señalados […], corresponde observar el pago previsto contra la entrega del bien adquirido". En otra parte determina: "[…] no parece justificado el hecho de que el avión no se presentara al adquirente con todos los elementos que conformaban la oferta y que motivaron la adjudicación".

Este es el mismo Tribunal de Cuentas que invocaba el señor ministro y que controla la legalidad de los actos administrativos y de las licitaciones públicas. Después, las mayorías van para un lado o para el otro, tal como ha sucedido a lo largo de todo este proceso. Lo único que ha sido absolutamente estable y continua reitero es la valoración que los servicios del Tribunal han hecho con relación a todo esto.

Podría hacer algunos otros comentarios con relación al vuelo de comprobación funcional, a la garantía de fiel cumplimiento de contrato y a los plazos, pero esos son aspectos colaterales a la cuestión central, que para mí ha quedado absolutamente corroborada. En honor al tiempo de que disponemos, no diré nada más.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. Obviamente, la intervención del señor diputado Abdala abre la puerta a, por lo menos, una o dos horas más de reunión, lo cual no es posible, porque debemos finalizar la sesión.

Vamos a dar la palabra al señor ministro a fin de que haga una breve intervención para cerrar este intercambio.

Enviaremos la versión taquigráfica de la sesión de hoy al Ministerio, por si se quiere enviar alguna respuesta por escrito a los planteos que se han hecho en esta reunión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. No voy a reiterar lo que ya se ha explicado.

El carácter de multipropósito de cualquier aeronave lo dan las misiones que cumple. Esa es una verdad incontrastable y no admite el menor análisis.

Nosotros hemos actuado rigiéndonos por los organismos competentes con que cuenta el Estado para determinar la legalidad del gasto.

El artículo 208 de la Constitución establece que el Tribunal de Cuentas es un órgano colegiado integrado por siete miembros, designados por la Asamblea General, que deberán reunir las mismas calidades exigidas para ser senador. El artículo 211 establece las competencias de ese órgano. Una de ella es, específicamente, intervenir en casos como este con respecto a la legalidad del gasto.

Esto es lo que establece la Constitución de la República. Yo no soy abogado. Soy un profesional universitario, pero no soy abogado. Hoy me están acompañando tres abogados que ratifican lo que estoy diciendo.

Como sabe el señor diputado, en casos de órganos colegiados cuyo soporte son los miembros personas físicas designadas por el artículo 208 de la Constitución, la voluntad del órgano se expresa a través del voto de los señores ministros. Reitero: la voluntad del órgano se expresa a través del voto de los señores ministros. Me acotan los abogados: Ver Teoría del Órgano, del doctor Aparicio Méndez. ¡Vaya casualidad!

No habiendo determinación expresa sobre las mayorías del órgano, tratándose de siete miembros, la voluntad de cuatro expresa la voluntad del órgano reitero: cuatro voluntades expresan la voluntad del órgano que determina la legalidad de los procesos que estamos mencionando.

En consecuencia, a los efectos constitucionales y legales, el Tribunal de Cuentas se ha manifestado sin observaciones al pago del avión multipropósito.

La argumentación del señor diputado, fundada en informes jurídicos no vinculantes de los asesores del Tribunal de Cuentas, pretende desconocer lo digo respetuosamente la voluntad del órgano. Reitero: pretende desconocer la voluntad del órgano. El órgano se expidió en cierto sentido y nosotros hemos actuado de acuerdo con lo determinado.

SEÑOR ABDALA (Pablo). ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Sí, por supuesto.

SEÑOR ABDALA (Pablo). Solo quiero aclarar un aspecto. El señor ministro me va a entender.

SEÑOR PRESIDENTE. Hemos hecho los mayores esfuerzos, pero debemos finalizar la sesión.

Tendríamos que seguir reunidos durante un par de horas más, pero no es posible.

SEÑOR ABDALA (Pablo). Está bien.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Señor presidente: si algo de lo que dije afecta al señor diputado, pido que se retire de la versión taquigráfica.

Continúo. En cuanto a las observaciones de los servicios jurídicos, voy a hacer un racconto para demostrar que no se ha dicho la verdad en esta sala.

En cuanto a la compra directa, no hubo observaciones de los servicios jurídicos. Luego, conforme a lo dispuesto en sala, se observa lo siguiente. El proceso de compraventa se inicia sin observaciones de los servicios jurídicos. Se observa en sala, pero los servicios jurídicos levantan la observación. En sala se pide informe complementario. Los servicios jurídicos recomiendan, una vez más, levantar la observación. Sin embargo, conforme a lo dispuesto en sala, se mantiene la observación. El Ministerio de Defensa Nacional no prosigue con el gasto. Se aviene a lo dispuesto y se prepara una licitación. Esto echa por tierra todo lo dicho acá con respecto al manejo de la licitación. Podríamos haber procedido directamente a una compra directa, como históricamente se ha hecho en este país, durante distintos gobiernos. Sin embargo, no lo hicimos. Sin embargo, no lo hicimos. Llamamos a una licitación pública internacional. Esto cae por su peso.

SEÑOR ABDALA (Pablo). Observado por el Tribunal.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Continúo. Aun observados, pudimos haber procedido a la compra directa, pero no lo hicimos. Llamamos a licitación. Dimos un ejemplo de proceder administrativo.

Como decía, el Ministerio de Defensa Nacional no sigue adelante con el gasto y se aviene a lo resuelto. Prepara una licitación, lo cual es un hecho a destacar, dado que, habitualmente, los ordenadores siguen con el gasto. Y no solo esto, sino que el Ministerio de Defensa Nacional envía el pliego al Tribunal de Cuentas para que lo revise antes de resolverlo y de publicarlo. Tenemos la documentación correspondiente. La respuesta del Tribunal fue que no revisa los pliegos antes, salvo que se trate de alguna pregunta específica, que tendrá carácter vinculante.

La licitación pública internacional de avión multipropósito no tuvo observaciones por parte de los servicios jurídicos. Conforme a lo dispuesto en sala, se prepararon seis preguntas para la Fuerza Aérea. Luego de esperar las respuestas a estas preguntas, el informante me refiero al servicio jurídico propone no observar, pero se hace la pregunta número 7. Recién ahí los servicios jurídicos cambian de posición, proponen observar. Entonces, conforme a lo dispuesto en sala, se observa la licitación. Ahí coinciden por primera vez estamos en la pregunta 7 los servicios jurídicos y el cuerpo.

Pasamos a la reiteración de la observación de la licitación. Los servicios jurídicos proponen no levantar la observación. En sala se decide levantarla, el 1º de febrero de 2017.

Con respecto al primer pago del avión, los servicios jurídicos proponen observar, por dos causales. Conforme a lo dispuesto en sala, no se observa el primer pago, pero se hace un señalamiento al cronograma de pagos.

En cuatro oportunidades los servicios jurídicos proponen no observar y el Tribunal observa; en una oportunidad los servicios jurídicos proponen observar y el Tribunal observa y en dos oportunidades los servicios jurídicos proponen observar o mantener y el Tribunal no observa o levanta la observación.

Dicho esto, queda fundada la posición.

No voy a leer las respuestas a la intervención del señor diputado por una cuestión de tiempo. Puedo dejar este material al señor diputado, que es lo que me interesa; no me interesa que sea público ni nada por el estilo. Solo tengo interés en explicar por qué actuamos de esta forma. No tengo otro interés. No es mi forma de actuar. Yo no trabajo para otra cosa más que para tratar de defender al Estado, a nuestra gente y mi dignidad como administrador público.

Quiero reafirmar que la sociedad uruguaya se perdería mucho si a corto plazo no tuviera ese avión multipropósito. Sería muy lamentable que existieran requerimientos ya ha sucedido en estos días que encuadraran en las posibilidades de esta aeronave multipropósito y que no pudiéramos cubrirlos. Las necesidades de la gente se juegan en otro partido, en otro lugar. No se juegan en cosas pequeñas; se juegan por lo grande. Esto involucra la vida de la gente y también lo que el Estado debe hacer, porque el avión multipropósito no es solamente para trasladar enfermos, sino que puede destinarse a otras actividades, como los vuelos de carácter ejecutivo que deba realizar el presidente, sus ministros o una delegación multipartidaria, de manera de poder estar en el lugar que deben y en la forma adecuada, con los costos y los tiempos que corresponde. Eso es un avión multipropósito.

La única vez que se contó con un avión presidencial fue en el año 1965. No sé si la fecha dice algo. Tenemos la fotografía de ese avión presidencial. Los demás aviones que fueron utilizados por todos los presidentes, sin lugar a duda, fueron medios multipropósito.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos la presencia del señor ministro y del equipo que lo acompaña.

Si quieren dejar alguna documentación o material que no han podido desarrollar en sus intervenciones, podemos anexarlo a la versión taquigráfica.

SEÑOR NOVALES (Gonzalo). Debido a la antigüedad de esta aeronave y tratándose de una actividad sumamente regulada, esta aeronave tiene sesenta y dos observaciones, de las cuales siete son de cumplimiento obligatorio y hay que repetirlas en determinado tiempo, que seguramente es lo que se hizo.

Me gustaría saber cuántas pistas puede llegar a volar con visión normal o por instrumento. ¿Cuántas están habilitadas? ¿El avión está habilitado?

También desearía saber el precio. Hay una especie de mito de que había que aprovechar una oportunidad. Capaz que el sobreprecio en mi opinión es por el muleto que se compró. Quisiera saber cuáles son las partes aprovechables de ese muleto, teniendo en cuenta que uno tiene turbinas Garrett y el otro tiene turbinas Rolls Royce, o sea que uno no se puede usar en lugar de otro.

Para mí lo más importante en esta actividad, que es tan regulada, es saber cómo es posible que toda la negociación de este avión se haya hecho en el año 2017 y que acá tengamos un registro de detalles de junio de 2013 para el CX CIB para la Uruguayan Air Force, donde dice, además de los diecisiete o dieciocho propietarios de esta aeronave, que es propiedad de la Fuerza Aérea Uruguaya. Entonces, cómo es que dice "propiedad de la Fuerza Aérea uruguaya" si se compró en el año 2017 y estamos en una actividad absoluta y estrictamente regulada, donde figura que esto en el año 2013 era de la Fuerza Aérea. Esta regulación está mal o hay alguna dificultad.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Es de recibo aclarar esto. No podemos aceptar que se hable de un muleto.

SEÑOR ZANELLI (Alberto). No existe lo que se refirió como muleto; no sé de qué se está hablando. Los únicos registros oficiales que tiene el Estado uruguayo para la propiedad de aeronaves son el que depende del Ministerio de Educación y Cultura y el que depende de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, y en ninguno de los dos puede figurar como propietaria la Fuerza Aérea, siendo que la propiedad de la empresa Floridian se eliminó cuando fue transferida al Estado en fecha reciente, como corresponde a la compraventa que se registró.

Con respecto a las pistas, la aeronave es capaz de operar en todos los aeropuertos internacionales de la República.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Vamos a contestar por escrito y a solicitar al Ministerio de Educación y Cultura el listado de propietarios para que el señor legislador lo tenga como información oficial.

Sin lugar a dudas, por primera vez este avión está dentro de la Fuerza Aérea.

SEÑOR PRESIDENTE. La Comisión de Defensa Nacional agradece la presencia del señor Ministro de Defensa Nacional y asesores.

Se levanta la reunión.